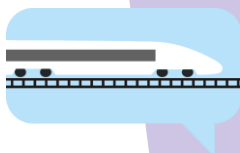
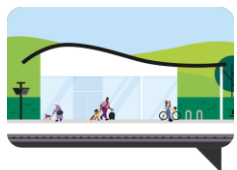




LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN



RÉUNION THÉMATIQUE

LES SCÉNARIOS DE GARES NOUVELLES - ZOOM SUR L'HÉRAULT

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTELLIER-PERPIGNAN.COM

20 MAI 2026 - *BÉZIERS*





Bienvenue !



Une réunion d'échanges pour...

- 1 **S'informer** sur le projet
- 2 **Comprendre** les enjeux de la desserte et les scénarios proposés
- 3 **Participer**, donner son avis, exposer ses arguments
- 4 **Echanger** avec les acteurs concernés et les maitres d'ouvrage

Une concertation préalable organisée selon le Code de l'environnement

sous l'égide de la Commission nationale du débat public



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**
2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Concertation garantie par
LA CNDP

Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Concertation préalable du 9 avril au 19 juin 2026

Opportunité, fret, gares nouvelles : donnez votre avis !

Participez en ligne ou lors des rencontres près de chez vous pour imaginer le réseau ferroviaire de demain

ligne-montpellier-perpignan.com



Au programme ce soir



Les mots d'accueil



1. Présentation du **projet**, des enjeux de desserte, et des scénarios proposés
2. Présentation des projets portés par les territoires de Béziers Méditerranée et de La Domitienne

Temps d'échanges sur le projet et les scénarios, en plénière



3. Travail en sous-groupes thématiques : les enjeux liés à la desserte et au trafic, les enjeux liés à l'intégration territoriale

Travail en 2 sous-groupes tournants, en échange direct avec le maître d'ouvrage



4. Synthèse collective

Restitution du travail en sous-groupes et enrichissement, en plénière

Clôture de la réunion

Les règles d'or de la participation



ECOUTE

**RESPECT
MUTUEL**

PARTAGE DE LA PAROLE

Le mot d'accueil de la collectivité

Michel HERAIL

Adjoint au maire de Béziers

Le mot des garants

Vincent Delcroix

Anne-Isabelle Pardineille

Philippe Quévremont

CNDP

Droits du public à la participation et rôle des garants

« Toute personne a le droit, dans les conditions (...) définies par la loi (...) de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. » (2005)

La Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, a validé les modalités de cette concertation.

Les garants nommés par la CNDP, **neutres et indépendants, veillent au respect des droits du public**

La concertation préalable

« La concertation préalable permet de débattre :

- **de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet,**
- **des enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de **leurs impacts** significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- le cas échéant, de **solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.**
- Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable** ».

Nos recommandations pour le déroulement de la réunion

- **Les garants ont demandé aux maîtres d'ouvrage de prévoir des exposés courts. La moitié au moins du temps de réunion doit être consacré aux avis et questions du public (et à leur réponse)**
- **Chacun peut souhaiter prendre la parole. Pour permettre la plus large expression possible, il vous est demandé de rester concis. Si besoin, l'animatrice vous demandera de limiter à 2 minutes votre propos.**

Les valeurs de la Commission nationale du débat public



INDÉPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail



ARGUMENTATION

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les publics

2

Le projet LNMP Phase 2 Béziers-Perpignan



Le projet en bref et en image



Pourquoi une concertation sur la phase 2 ?

Aujourd'hui, un projet de référence...

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN

HORIZON DE MISE EN SERVICE : 2040*



97,7 km
de ligne nouvelle
+23 km
de raccordements
au réseau existant



4,9 Mds d'euros
Conditions économiques
2025



- 22 min
supplémentaires de trajet entre
Montpellier et Perpignan à
la mise en service de la phase 2



Une ligne
voyageurs
de Béziers à Rivesaltes
puis contournement
mixte de Perpignan



2 gares nouvelles
Béziers Est et Narbonne Ouest

... mais face :

- Au **changement climatique** qui impacte la ligne existante
- Au **développement des territoires**
- A l'évolution des **besoins de mobilité**
- Aux objectifs de **décarbonation des transports**
- A l'évolution du **contexte économique** et de la **politique fret, nationale et européenne**



Le projet de référence
questionné par les
partenaires
cofinanceurs et les
acteurs du territoire

Pourquoi une ligne nouvelle ?

Pourquoi une ligne nouvelle ?

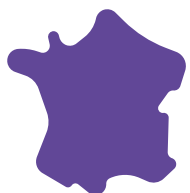
Les bénéfices attendus de la phase 2

Une réponse aux besoins de mobilité et de développement du fret



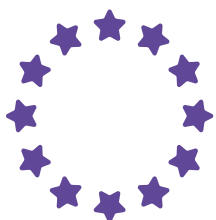
Au niveau régional

- Améliorer la **desserte** du littoral
- Libérer la **capacité** sur la ligne existante



Au niveau national

- Réduire les **temps de parcours** entre les grandes villes régionales et les grandes métropoles



Au niveau Européen

- Consolider le **corridor fret européen**
- Assurer la **continuité de la grande vitesse** entre la France et l'Espagne au sein du corridor méditerranéen



Pourquoi une ligne nouvelle ?

Constituer un doublet de lignes résilient au changement climatique

La **ligne existante** est **indispensable** aux déplacements du quotidien et au Fret de proximité, mais elle est vulnérable aux aléas climatiques, nécessitant :

A échéance 2050 : des travaux de confortement

A échéance 2100 : des adaptations, à dimensionner selon l'impact du changement climatique (ex : modélisation en cours de la montée des eaux)

La **ligne nouvelle** vient en **complément** de la ligne existante, pas en remplacement



- Elle permettra de **faciliter la réalisation des travaux** à entreprendre sur la ligne existante pour la préserver
- Sans ligne nouvelle, c'est la **continuité du service ferroviaire** sur l'Arc Méditerranéen qui serait fragilisée.

Quelle desserte pour le territoire ?

Les enjeux d'une gare
nouvelle

Desserte

Les enjeux de la desserte



Le nombre et l'emplacement des gares nouvelles influencent :



les temps de parcours



l'accessibilité au train

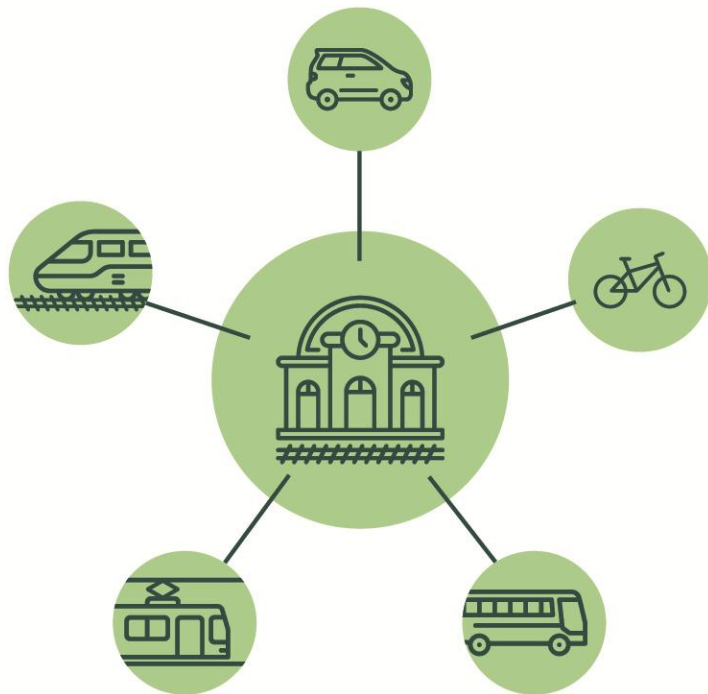


l'organisation de l'ensemble des mobilités locales et régionales, et notamment les transports en commun

Quelle desserte pour le territoire ?

La gare : un pôle d'échanges multimodal

UNE GARE NOUVELLE CONÇUE COMME UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



Un modèle pour penser
l'intermodalité



GARE FERROVIAIRE

- Bâtiment voyageurs
- Quais et abris
- Passages souterrains ou passerelles
- Parvis



STATIONNEMENTS ET CONNEXIONS

- Voirie
- Parkings courte et longue durée, dépose minute, taxis
- Parking vélos
- Gare routière
- Aire logistique
- Installations de production d'énergie réglementaire

Quelle desserte pour le territoire ?

Le binôme de gares

Les objectifs recherchés :

- Garantir la complémentarité entre les deux gares
- Assurer des connexions efficaces et utiles aux voyageurs entre les deux gares
- Créer des nouveaux services et accompagner le développement du territoire



VALENCE TGV



LYON-SAINT
-EXUPERY



AVIGNON TGV



AIX-EN-PROVENCE TGV



CHAMPAGNE
-ARDENNE

Le binôme de gares, c'est la manière dont fonctionnent ensemble une gare centre et une gare nouvelle

Quelle desserte pour le territoire ?

Une gare nouvelle au centre d'un projet de territoire



UNE GARE NOUVELLE CONÇUE COMME UN POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL (PEM)

Bâtiment voyageurs, quais ferroviaires, parvis, stationnements des véhicules, taxis, modes doux, interfaces transports en commun

Sa conception, sa réalisation son exploitation et sa maintenance relèvent de SNCF Gares & Connexions



PROJET DE QUARTIER URBAIN

Il relève des collectivités locales avec l'appui potentiel de collectivités territoriales



AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

Ils relèvent des conseils départementaux, des collectivités locales, de l'Etat



POLITIQUES DE MOBILITES (CARS, TER, MOBILITES DOUCES)

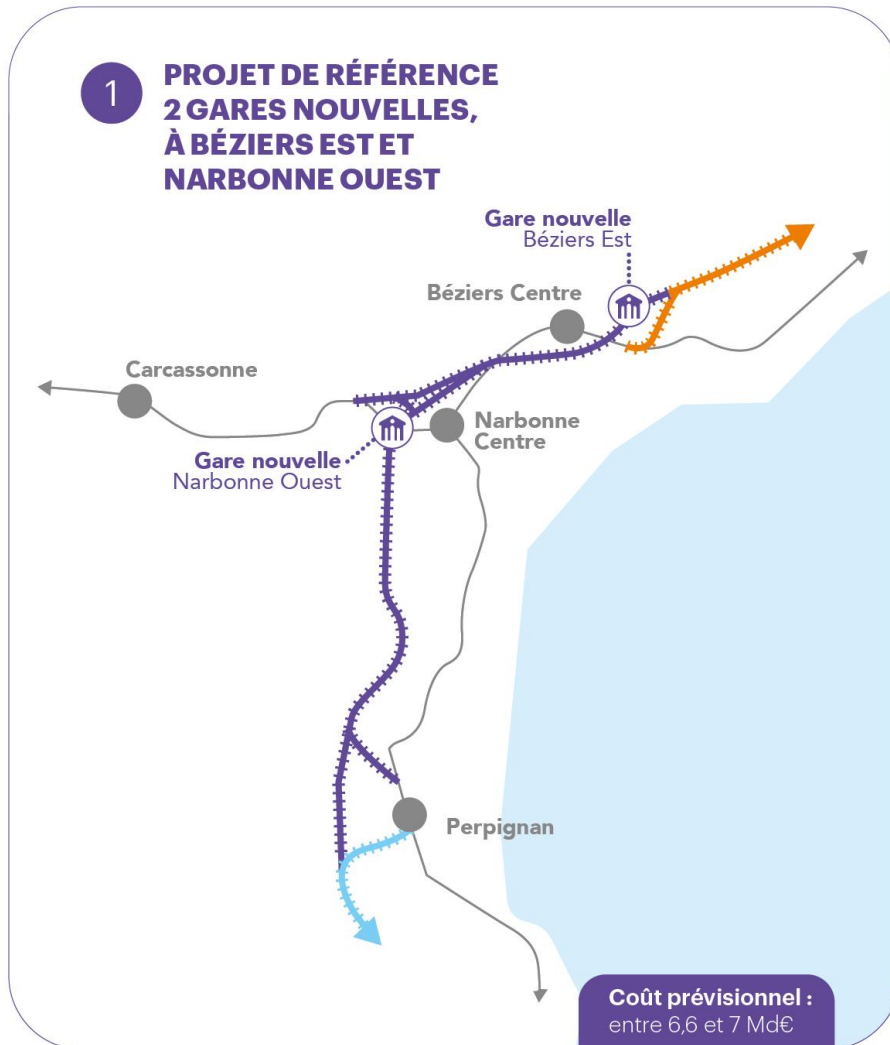
Elles relèvent des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), de la Région, des collectivités locales/territoriales

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés : projet de référence



Points forts

- Gains de temps pour la desserte du territoire biterrois et narbonnais
- Développement des TàGV sur la ligne nouvelle et développement des TER / TET sur la ligne existante
- Amélioration de l'accessibilité aux territoires biterrois et narbonnais
- Pas de raccordement ferroviaire supplémentaire à réaliser

Points d'attention

- Diminution du niveau de desserte TàGV des gares centre de Narbonne et Béziers
- Pas de correspondance TER/TET-TàGV à Béziers Est*
- Pas d'arrêt à Narbonne pour les TàGV Montpellier-Toulouse
- Insertion paysagère et environnementale ; avec contraintes techniques pour Narbonne Ouest

*Voir projet de territoire

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés : variante Nissan



Une gare sans raccordement complémentaire

Une gare sans raccordement complémentaire

Points forts

- **Position intermédiaire entre Béziers et Narbonne,**
- Gain de temps pour les TàGV ne desservant pas les gares de centre-ville
- Développement des TàGV sur la ligne nouvelle et développement des TER / TET sur la ligne existante
- Correspondances TER-TàGV, voire TET

Points d'attention

- Accès en voiture à la gare plus long que dans les autres scénarios, pour de nombreux habitants ; infrastructures routières actuelles pas adaptées
- Diminution de la desserte TàGV du centre-ville pour Narbonne et Béziers
- Pas de projet de territoire intégrant une gare nouvelle à Nissan

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés : variante Béziers Est



Points forts

- Amélioration de l'accessibilité et de la desserte TàGV pour le territoire biterrois
- Gains de temps pour les TàGV ne desservant pas la gare de Narbonne-centre
- Développement des TàGV sur la ligne nouvelle et développement des TER / TET sur la ligne existante
- Possibilité de correspondance TER/TET-TàGV dans la gare de Narbonne Centre

Points d'attention

- Raccordements ferroviaires très impactants sur le plan environnemental et paysager, ainsi que sur le coût
- Moins de capacité libérée entre Béziers et Narbonne sur la ligne existante
- Pas de correspondance TER-TàGV en gare nouvelle
- Risque pour Narbonne et Béziers d'avoir moins d'arrêt de TàGV en centre-ville

3 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À BÉZIERES EST



Une gare avec 2 raccordements complémentaires

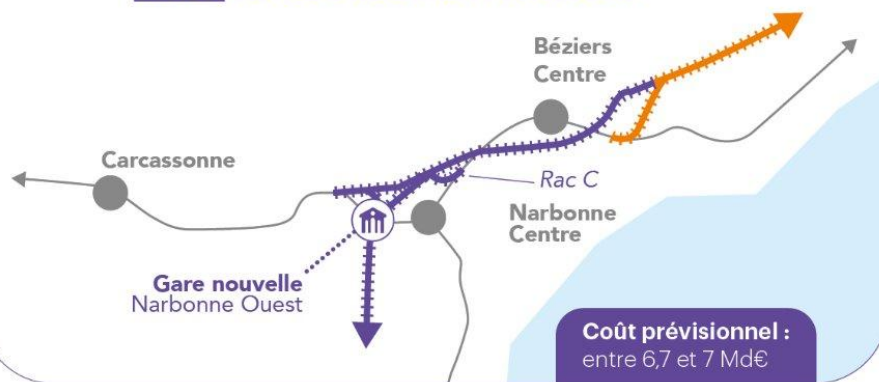
une gare avec 5 raccordements complémentaires

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés : variantes Narbonne Ouest



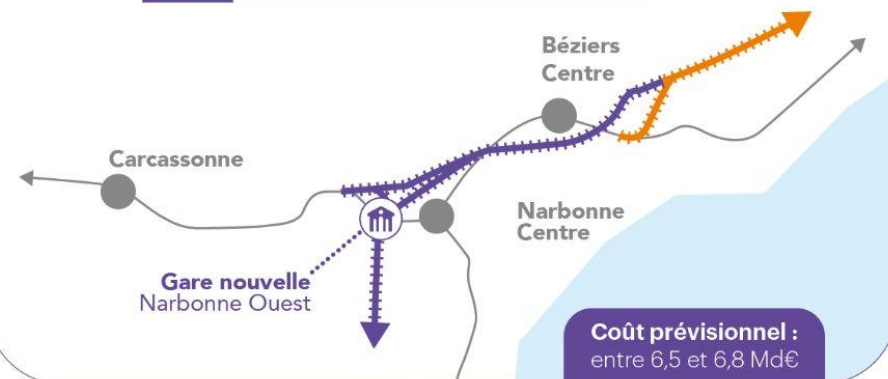
4 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST AVEC RACCORDEMENT À NISSAN



Points forts des 2 variantes

- Amélioration de l'accessibilité et de la desserte TàGV pour le territoire narbonnais et correspondances "Fer" en gare nouvelle
- Gains de temps pour les TàGV ne desservant pas la gare de Béziers-centre
- Développement des TàGV sur la ligne nouvelle et développement des TER / TET sur la ligne existante
- Possibilité de correspondance TER/TET-TàGV dans la gare de Béziers-Centre

5 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST SANS RACCORDEMENT À NISSAN



Points d'attention des 2 variantes

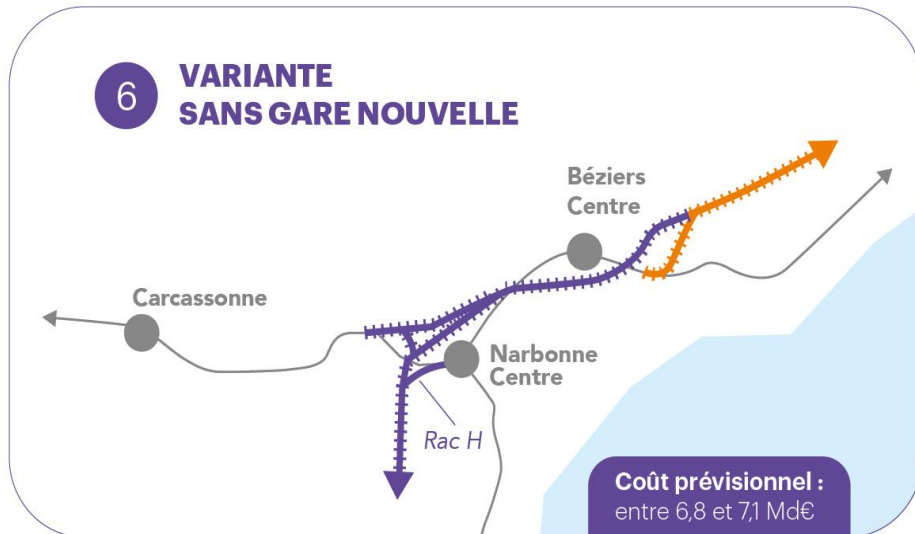
- Risque pour Narbonne et Béziers d'avoir moins d'arrêt de TàGV en centre-ville
- Pas d'arrêt à Narbonne-Ouest pour les TaGV sur l'axe Toulouse-Montpellier
- Insertion paysagère et environnementale, avec contraintes techniques

Différences entre les deux variantes

- Pour le scénario sans raccordement, aucun gain de temps de parcours pour les TàGV en provenance de Béziers
- Pour le scénario avec raccordement, nécessité d'emprunter la ligne existante entre Villeneuve-lès-Béziers et Nissan pour les TàGV qui s'arrêteront à Béziers

Quelle desserte pour le territoire ?

Les scénarios proposés : aucune gare nouvelle



Aucune gare avec 1 raccordement complémentaire

Points forts

- Bonne accessibilité aux TàGV en transports collectifs et modes doux via les gares centre
- Bonne correspondance TER/TET-TàGV en gares centres
- Limitation de l'artificialisation de nouveaux secteurs

Points d'attention

- Raccordements ferroviaires très impactants sur le plan environnemental et paysager, ainsi que sur le coût
- Moins de capacité libérée entre Béziers et Narbonne sur la ligne existante en cas de dessertes des centres-villes
- Gains de temps limités aux trajets longue distance (trajets directs vers Perpignan et Barcelone) ; une forte dégradation du temps de parcours via les centres-villes
- Risque de baisse de fréquence des TàGV et donc baisse d'attractivité des territoires biterrois et narbonnais

Quelle desserte pour le territoire ?

En synthèse

Quelle desserte pour le territoire ?

Synthèse des scénarios



Desserte par les gares nouvelles :



- Gains de temps significatifs sur les trajets longue distance
- Développement de l'offre TàGV
- Opportunités de développement économique



- Moins de TàGV en centre-ville (report sur la ligne nouvelle)
- Nécessité d'un véritable projet de territoire pour accompagner la gare nouvelle

Desserte par les gares centres :



- Meilleure accessibilité en transports collectifs et en modes doux
- Correspondances TER-TàGV facilitées
- Maintien d'un fort ancrage urbain



- Création de raccordements à impact environnemental et financier important
- Gains de temps plus limités sur les trajets longue distance
- Risque d'une moindre desserte TàGV si les transporteurs privilégient les gains de temps sur les trajets longs sans desserte des gares centres

Comment comparer les scénarios ?

La méthodologie d'analyse multicritères

PROJET DE RÉFÉRENCE 2 GARES NOUVELLES	PILIER FONCTIONNALITÉS							
	DESSERTE VOYAGEURS LONGUE DISTANCE							
	TEMPS DE PARCOURS FERROVIAIRES			FRÉQUENCE DE DESSERTE LONGUE DISTANCE			FIABILITÉ RÉGULARITÉ	NOMBRE DE DESTINATIONS POSSIBLES (RELATIONS DIRECTES)
	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour les déplacements en transit	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour Perpignan		
	●	●	●	●	●	●	●	

Des critères d'analyse enrichis et hiérarchisés avec les acteurs du territoire lors de groupes de travail réunis en 2024 et 2025 pour le **dialogue territorial**, qui a permis également d'identifier les enjeux environnementaux et les points de vigilance



La grille d'analyse multicritères est disponible en intégralité dans le dossier de concertation

LÉGENDE

La taille des ronds indique l'importance accordée aux critères :
cette pondération est issue des résultats des études techniques et du travail réalisé avec les acteurs du territoire lors du dialogue territorial mené en 2025.

Le dégradé de la couleur indique l'importance de l'incidence du scénario sur le critère concerné :
plus la couleur est foncée, plus le scénario a une incidence forte sur le critère concerné.

La couleur des ronds indique l'incidence, positive ou négative, du scénario pour le critère concerné.

incidence négative incidence neutre incidence positive

3

La présentation du projet de territoire de Béziers Méditerranée

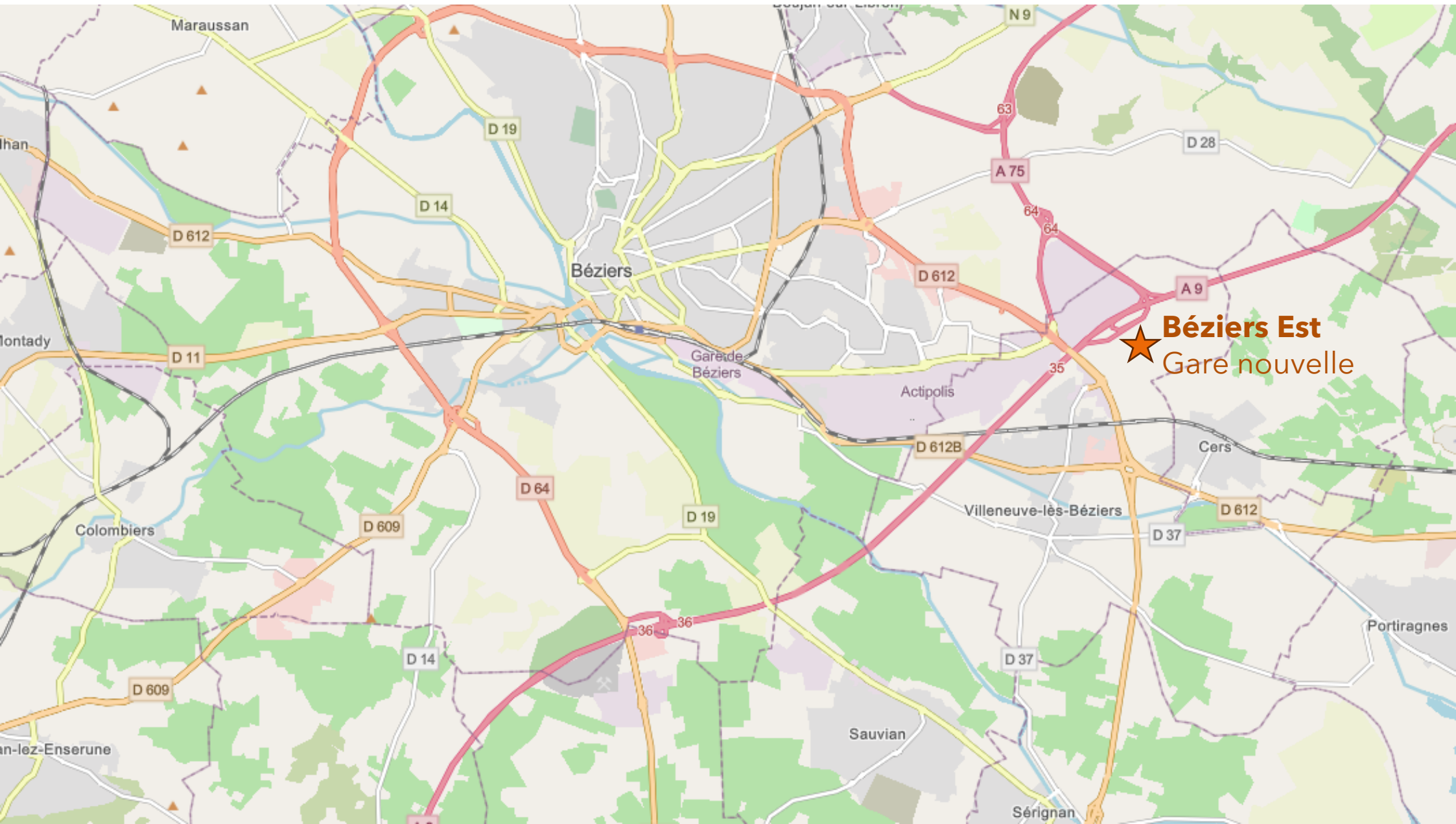
*Michel RAMONDOU,
Chargé du pilotage des grands projets*



Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

Projet de gare nouvelle de Béziers Est





★ **Béziers Est**
Gare nouvelle

Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

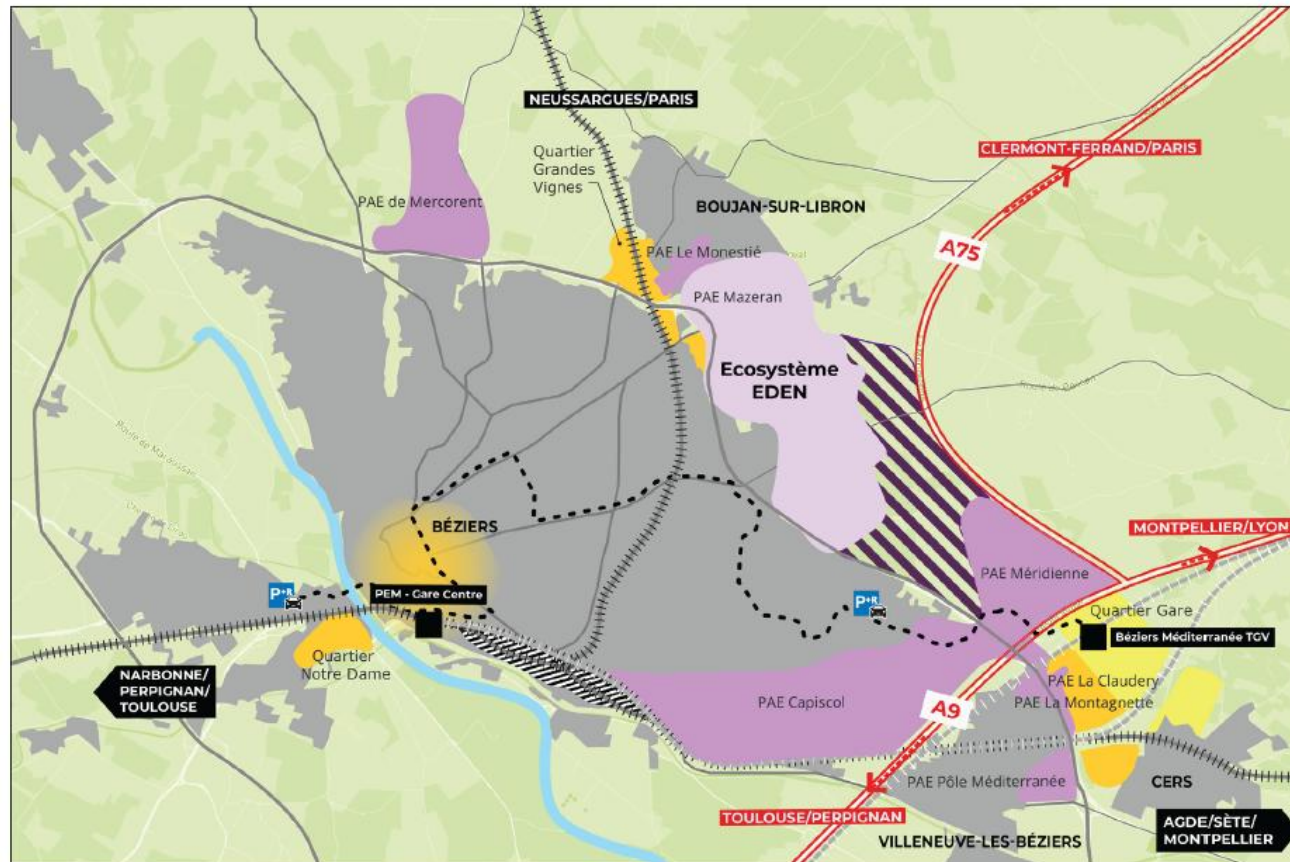
- ✓ Proximité des axes structurants
- ✓ Connecté aux principaux axes routiers
- ✓ Facilité d'accès pour l'ensemble de l'Ouest Hérault








Béziers Est
Gare nouvelle

Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

- ✓ Impact limité sur le milieu naturel et sur l'agriculture
- ✓ Absence de risque naturel
- ✓ Fort enjeu d'insertion paysagère et architecturale



LÉGENDE

- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
|  | Parc d'activité économique |  | Principaux axes (desserte routière) |
|  | Ecosystème EDEN |  | Voie ferrée existante |
|  | Centre-ville |  | Ligne nouvelle (LNMP) |
|  | Futur zone d'habitat |  | Plateforme ferroviaire-fret |
|  | RUC (Renforcement Urbain Complémentaire) |  | Projet de TCSP |
|  | Nouveau Quartier Gare (mixité/habitat/services/économie) |  | Gare ferroviaire |

Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

- ✓ Au cœur du développement économique du biterrois
- ✓ En lien avec le projet urbain de Villeneuve les Béziers
- ✓ En cohérence avec le développement de Cers



Prolongement TCSP Portion nommée LGV





Ligne directe Gare/Gare



Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

- ✓ Liaison en site propre vers les principaux pôles urbains
- ✓ Liaison directe entre la gare de Béziers Centre et la gare nouvelle

SITUATION URBAINE

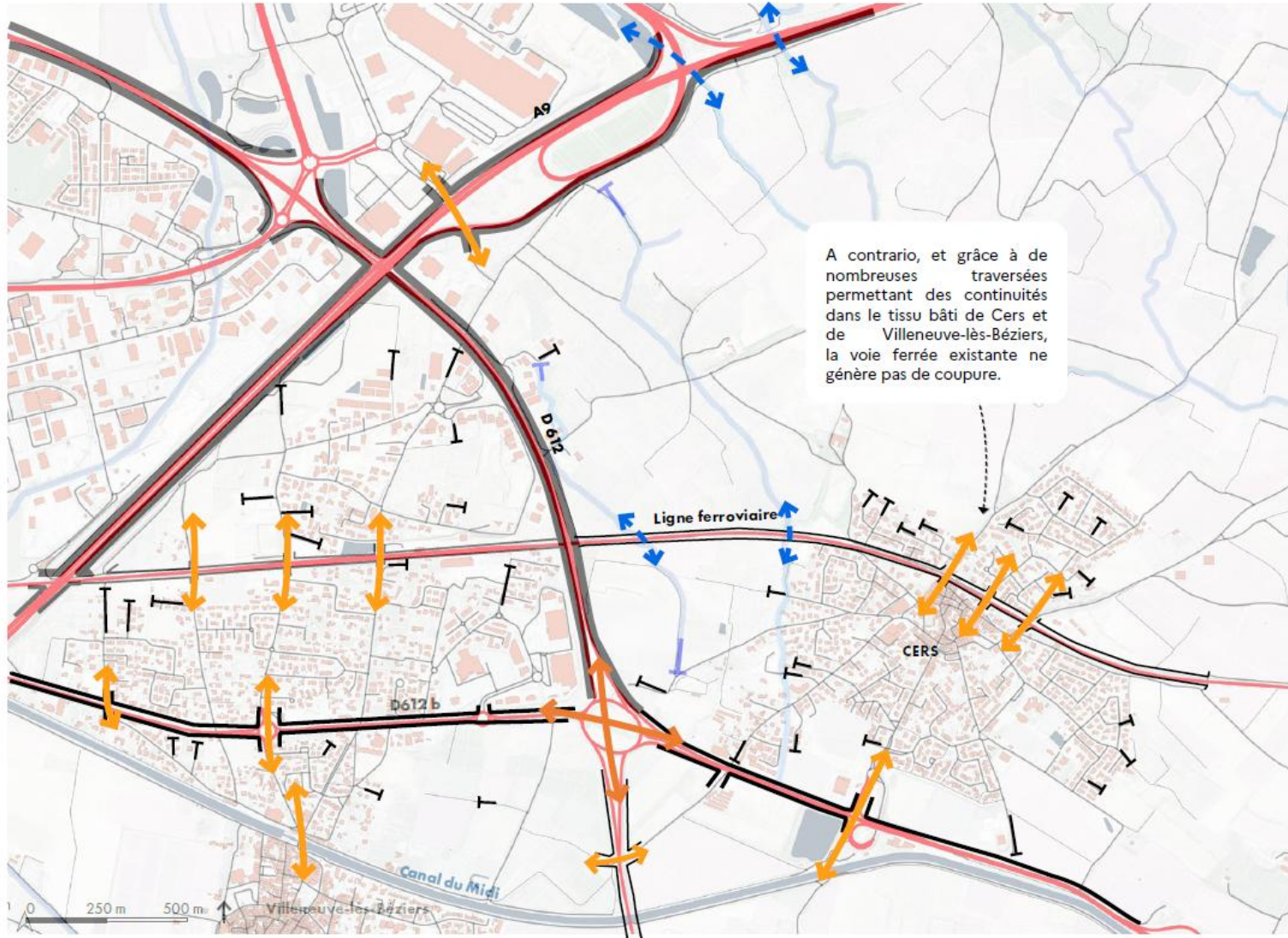
Des coupures urbaines existantes

Les grandes infrastructures routières actuelles (A9 et D612) sont aujourd'hui difficilement franchissables et créent des coupures entre les quartiers. Ces derniers se retrouvent isolés, desservis par des rues en boucles ou en impasses.

Au-delà de l'isolement des quartiers, les flux sont concentrés sur l'unique point de connexion : le rond-point de la Méditerranée. Cela génère des difficultés de circulation, notamment en période estivale (axe majeur pour rejoindre le Cap d'Adge).

ÉTAT ACTUEL

-  Grandes infrastructures difficilement franchissables
-  Voies en impasse
-  Coupures urbaines
-  Traversées urbaines
-  Traversées cours d'eau
-  Discontinuité des cours d'eau



De nouvelles coupures avec la LGV ?

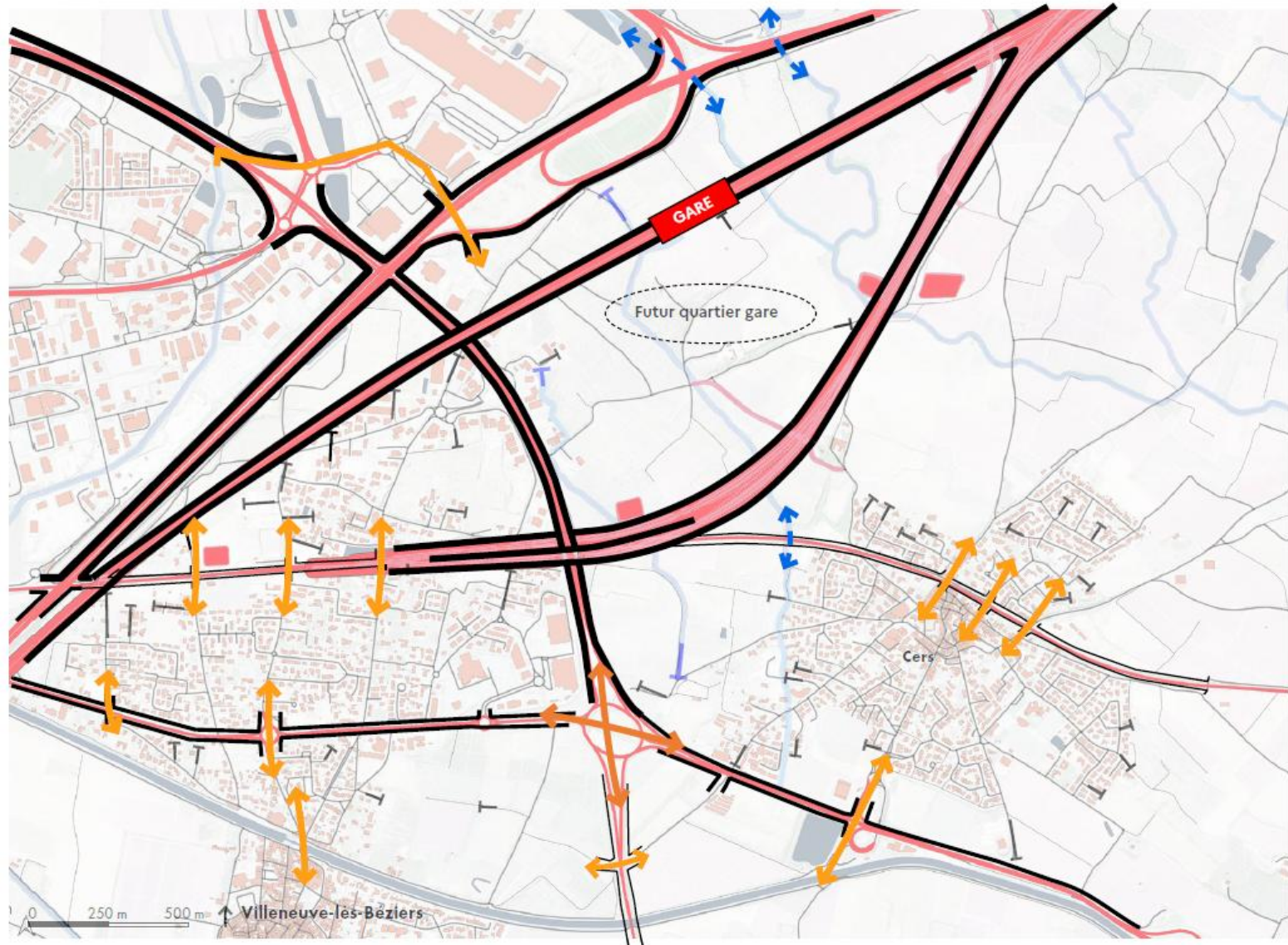
À première vue, le projet d'infrastructure ferroviaire pour la LGV (phase 1) risque de renforcer davantage les coupures.

Le futur quartier de la gare serait entre la Départementale 612 et les deux nouveaux tronçons de voie ferrée.

Dès lors, il apparaît indispensable de travailler les « coutures » entre la gare nouvelle, son futur quartier, et le tissu bâti existant en prévoyant suffisamment de traversées (pour les véhicules, pour les piétons, pour les vélos, pour l'eau, etc.) dans les infrastructures existantes (D612) ou à venir (LGV). Par ailleurs, il s'agira de résorber les voies en impasses, et de connecter autant que possible les réseaux vaires existant au nouveau quartier.

ÉTAT PROJETÉ VO

-  Grandes infrastructures difficilement franchissables
-  Voies en impasse
-  Coupures urbaines
-  Traversées urbaines
-  Traversées cours d'eau
-  Discontinuité des cours d'eau



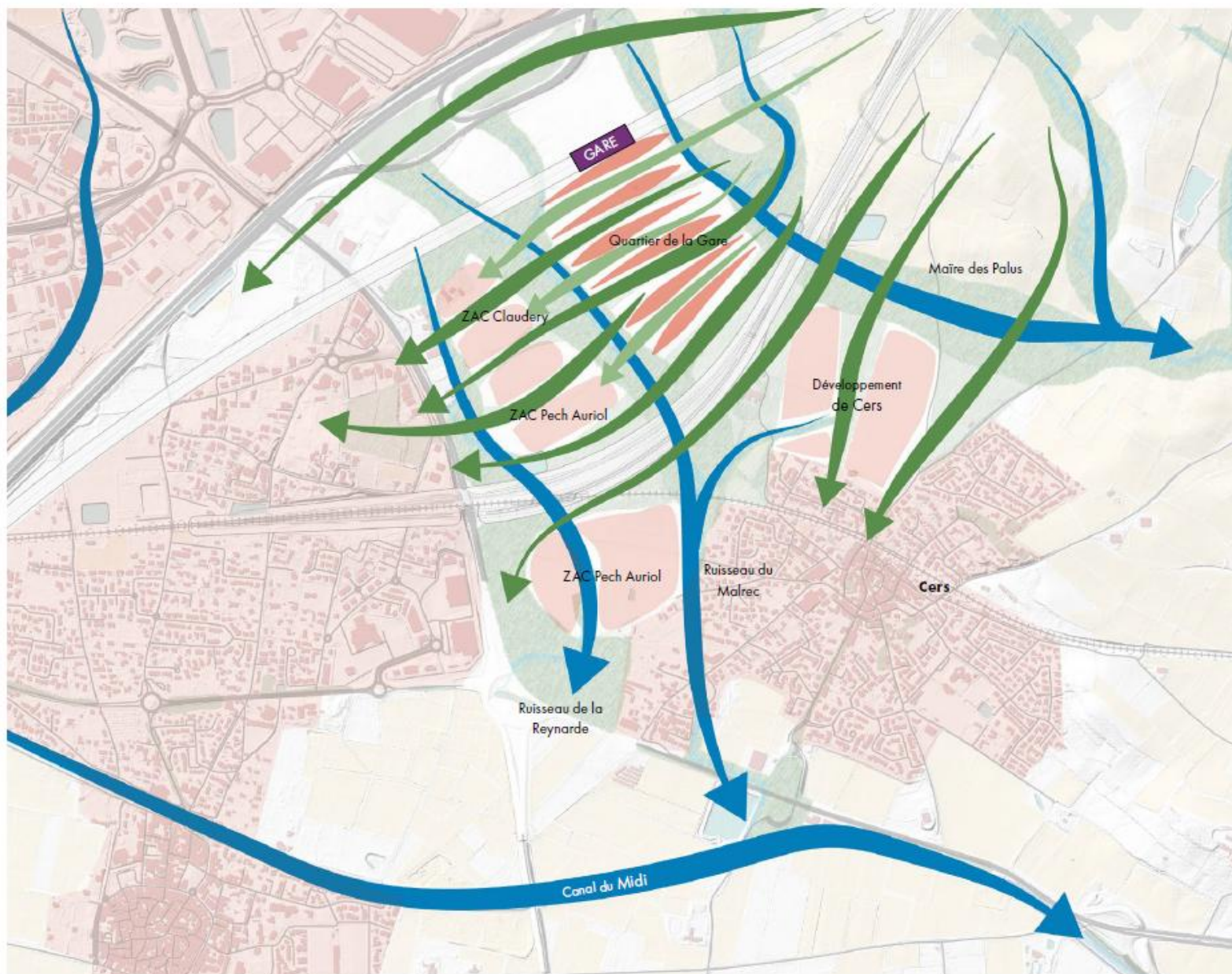
LA TRAME VERTE ET BLEUE : SUPPORT DES CONTINUITÉS PHYSIQUES ENTRE LES QUARTIERS

Le schéma ci-contre illustre l'organisation du quartier autour de la future Gare Nouvelle.

La trame bleue (flèches bleues) suit les cours d'eau et leurs ripisylves. La trame verte (flèches vertes) traverse le quartier de manière transversale, reliant les cours d'eau entre eux.

Ensemble, ces trames constituent l'ossature des liaisons douces entre les quartiers, en accueillant notamment les cheminements piétons et cyclables.

Ce maillage, organisé en bandes orientées est-ouest, reflète une volonté claire : **Créer des lisières urbaines structurantes entre les zones déjà urbanisées à l'ouest, les ZAC en développement, le quartier de la gare et les espaces naturels et agricoles à l'est.**

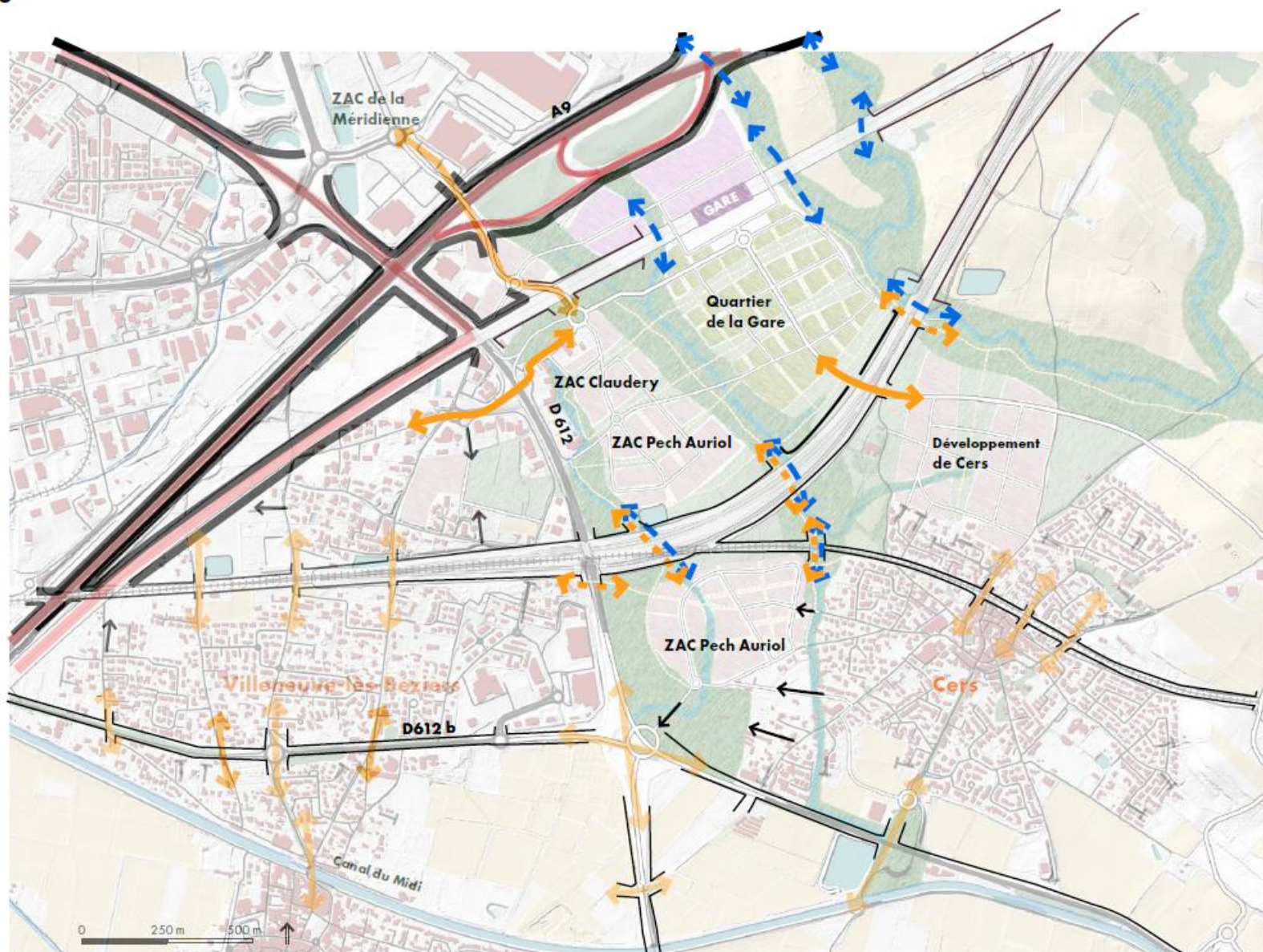


RÉSORBER LES COUPURES

Plus précisément, le projet de quartier, organisé autour du développement de la Gare Nouvelle ne peut pas être isolé à l'intérieur de grandes infrastructures imperméables (cf. p 18 et 19). Il s'agit au contraire de saisir l'opportunité d'une gare nouvelle pour travailler les coupures et les relations entre cette nouvelle opération et les quartiers existants ou en devenir. Ainsi, il apparaît indispensable de requalifier globalement la D612 en boulevard urbain pour faciliter les relations transversales est-ouest entre le quartier de la Gare Nouvelle, les ZAC Claudery et Pech Auriol et le quartier de la Montagnette.

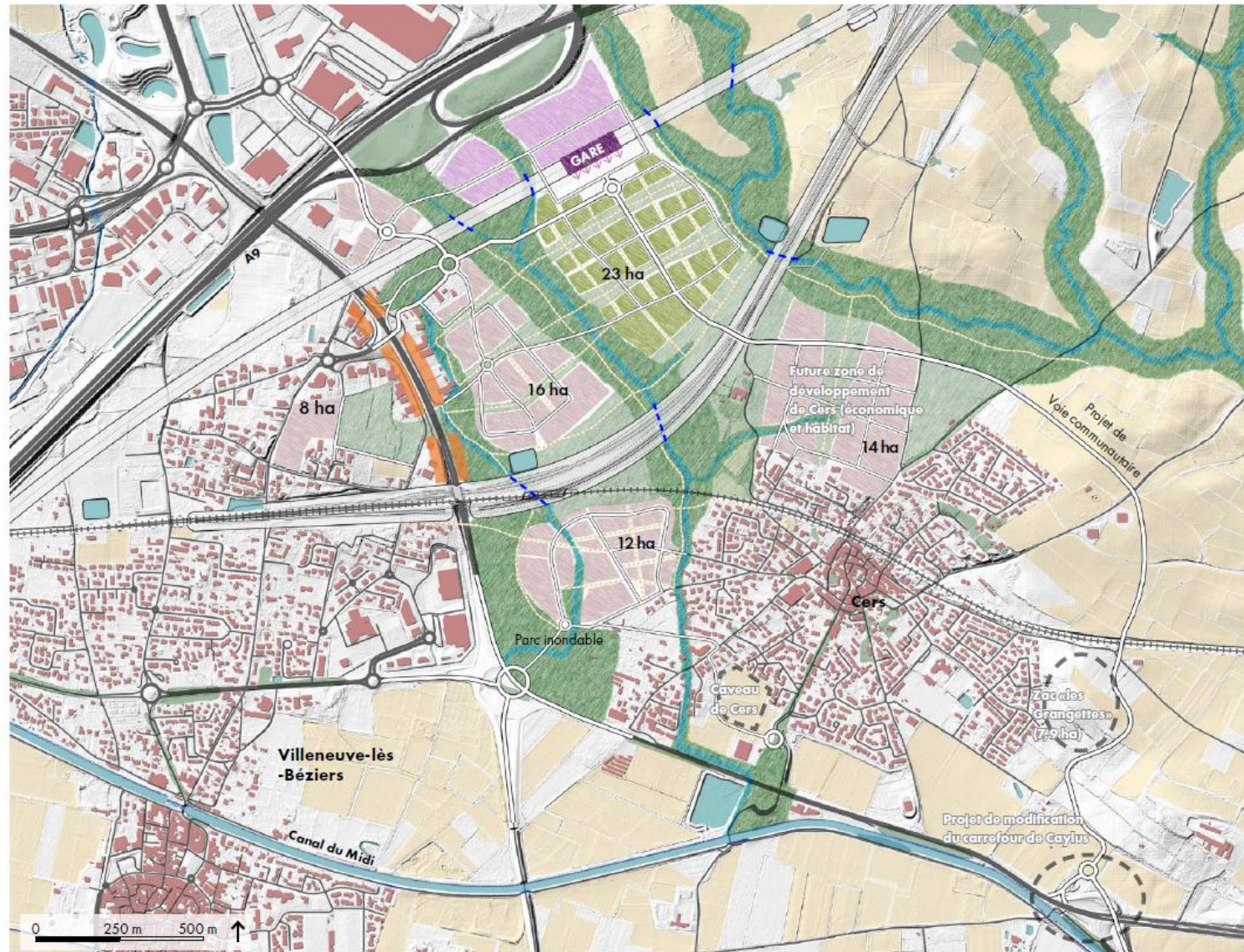
Au sud, le nouveau raccordement ferroviaire doit être traversé par de nombreux cours d'eau. A la faveur de ces passages hydrauliques, il s'agit d'organiser la continuité des mobilités douces. Une traversée routière doit être prévue pour la voie communautaire de contournement de Cers et l'accès au quartier de la Gare Nouvelle.

-  Grandes infrastructures difficilement franchissables
-  voie en impasse résorbée
-  Coupures urbaines
-  Traversées urbaines existantes
-  Nouvelles traversées urbaines
-  Nouvelles traversées piétonnes
-  Traversées cours d'eau



**EN SYNTHÈSE :
SCHÉMA
D'INTENTIONS**

-  Cours d'eau et ripisylve
-  Traversée des cours d'eau
-  Gare et façade urbaine
-  Espace technique et parkings de la Gare Nouvelle
-  Quartier mixte de la Gare Nouvelle (23ha)
-  Quartier mixte (28 ha) et densification (8 ha)
-  Voies existantes
-  Voies projetées
-  Chemins piétons projetés
-  Voie ferrée existante
-  Voie ferrée et talus en projet
-  Départementale 612 requalifiée en boulevard urbain



Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

- ✓ Projet urbain et paysager qualitatif
- ✓ Résorption des coupures existantes
- ✓ Création du « quartier gare »





ZAC Claudery

Développement de Cers

ZAC Pech Aurlol





Le projet de gare nouvelle de Béziers Est

4

La présentation du projet de territoire de La Domitienne

Alain CARALP
Président



5

Avez-vous des questions sur les enjeux concernant la desserte et les scénarios proposés à la concertation?

Souhaitez-vous partager votre avis sur ce sujet ?



6

Travail en sous groupes



2 pôles thématiques, 4 groupes, 2 sessions



2 pôles thématiques pour enrichir de votre expertise d'usage, l'analyse et la comparaison des scénarios, en travaillant à partir des critères de la grille AMC

Enjeux pour la desserte et le trafic

Au regard des scénarios présentés, lequel vous paraît le plus adapté à vos besoins de mobilité ?

Enjeux pour l'intégration territoriale

Au regard des scénarios présentés, lequel vous paraît le plus adapté aux besoins du territoire ?



Chacun participe aux 2 pôles car on tourne 1 fois !

30'

20'

Travail en sous-groupes

2 pôles thématiques

Enjeux pour la **desserte et le trafic** et enjeux **pour l'intégration territoriale**

Synthèse comparative des scénarios

Résultats de l'analyse multicritères - Pilier fonctionnalités

Les tableaux ci-dessous présentent les résultats synthétiques de l'analyse comparative des scénarios proposés à la concertation concernant la desserte du territoire (le projet de référence et les 5 variantes de gares nouvelles).

Certains critères identifiés au préalable ont été étudiés mais ne figurent pas dans cette analyse comparative, faute d'évaluation tangible ou en lien avec des éléments de contexte non maîtrisés par le maître d'ouvrage. Il s'agit des critères : coût des billets, richesse de la desserte multimodale et disponibilité des stationnements.

LÉGENDE

La taille des ronds indique l'importance accordée aux critères : cette pondération est issue des résultats des études techniques et du travail réalisé avec les acteurs du territoire lors du dialogue territorial mené en 2025.



Le degré de la couleur indique l'importance de l'incidence du scénario sur le critère concerné : plus la couleur est foncée, plus le scénario a une incidence forte sur le critère concerné. La couleur des ronds indique l'incidence, positive ou négative, du scénario sur le critère concerné.



	PILIER FONCTIONNALITÉS										PILIER FONCTIONNALITÉS						
	DESSERTE VOYAGEURS LONGUE DISTANCE						FIABILITÉ RÉGULIÈRE	NOMBRE DE DESTINATIONS POSSIBLES (RELATIONS DIRECTES)	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET FIABILITÉ	DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC VOYAGEURS			FONCTIONNEMENT ET INTÉGRATION TERRITORIALE				
	TEMPS DE PARCOURS FERROVIAIRES			FRÉQUENCE DE DESSERTE LONGUE DISTANCE						TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE EN GARE			REPORT MODAL VOYAGEURS	CORRÉPONDANCE TGV-TET/TET	LIBILITÉ DE L'OFFRE	ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE	PROJETS DE TERRITOIRE
	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour les déplacements en transit	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour Perpignan				Pour le secteur Béziers-Narbonne	Pour Perpignan et Barcelone	À l'échelle de l'Arc méditerranéen, de Nîmes à Barcelone					
PROJET DE RÉFÉRENCE 2 GARES NOUVELLES	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NISSAN	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE AVEC RACCORDEMENT À NISSAN	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE SANS RACCORDEMENT À NISSAN	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À BÉZIERS	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
VARIANTE SANS GARE NOUVELLE	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

Travail en sous-groupes thématiques

Session #1 - 30 minutes

Travail en sous-groupes thématiques

Session #2 - 20 minutes

7

Synthèse collective



Restitution des échanges en sous-groupes

**Avez-vous
des idées ou
des remarques
à ajouter ?**

8

Le mot de clôture des garants

Vincent Delcroix

Anne-Isabelle Pardineille

Philippe Quévremont

CNDP

9

Poursuivons les
échanges...



Les modalités de concertation



Accueil Agenda La concertation Le site projet



Concertation préalable sur la phase 2, entre Béziers et Perpignan, du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

Du 9 avril au 19 juin 2026



Bienvenue sur la plateforme de concertation !



Répondez au questionnaire !

En 3 minutes, donnez votre avis de manière simple et rapide.



Exprimez-vous !

Partagez vos idées, vos questions, et consultez les contributions déjà déposées.



Déposez un cahier d'acteurs !

Formulez une contribution argumentée en tant que collectivité ou organisation.



Participez aux temps d'échanges !

Et consultez les dates des réunions d'échanges proposées.



Pour déposer une contribution rendez-vous :

- Sur le **site internet** lnmp.plateformecitoyenne.fr
- Dans les mairies des **34 communes** concernées par le projet

Les modalités de concertation





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**
2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Des rendez-vous ouverts à tous sur l'ensemble du territoire

13 RÉUNIONS
D'ÉCHANGES
DE 18H À 20H30

10 RENCONTRES
DE PROXIMITÉ
EN JOURNÉE



Inscrivez-vous
aux réunions thématiques
et ateliers focus sur le site
de la concertation

BÉZIERS

1 réunion d'échanges

20 MAI RÉUNION THÉMATIQUE

Auditorium Yves Nat

Les scénarios de gares nouvelles, zoom sur l'Hérault
2 rencontres de proximité

COURSAN

1 réunion d'échanges

12 MAI ATELIER FOCUS

Salle polyvalente

Les enjeux de la ressource en eau

NARBONNE

3 réunions d'échanges

9 AVRIL RÉUNION PUBLIQUE

Palais des Sports, des Arts et du Travail
Réunion d'ouverture de la concertation

19 MAI RÉUNION THÉMATIQUE

Salle des Consuls

Les scénarios de gares nouvelles, zoom sur l'Aude

16 JUIN RÉUNION PUBLIQUE

Parc des expositions

Réunion de clôture de la concertation
2 rencontres de proximité

BAGES

1 réunion d'échanges

2 JUIN RÉUNION THÉMATIQUE

Espace Louis Daudé

Les enjeux agricoles,
zoom sur l'Aude et l'Hérault
1 rencontre de proximité

PORTEL-DES-CORBIÈRES

1 réunion d'échanges

16 AVRIL RÉUNION THÉMATIQUE

Espace Tamaroque

Les scénarios voyageurs ou mixtes (fret + voyageurs)

SIGEAN

1 rencontre de proximité

ROQUEFORT-DES-CORBIÈRES

1 réunion d'échanges

3 JUIN ATELIER FOCUS

Foyer des campagnes

Les enjeux d'un tunnel en milieu karstique

LA PALME

1 réunion d'échanges

27 MAI RÉUNION THÉMATIQUE

Salle Jean Moulin

Les enjeux environnementaux
biodiversité, bruit, paysage

FITOU

1 réunion d'échanges

5 MAI ATELIER FOCUS

Salle polyvalente

La traversée du massif des Corbières :
enjeux et scénarios proposés

SALSES-LE-CHÂTEAU

1 rencontre de proximité

RIVESALTES

1 réunion d'échanges

28 MAI RÉUNION THÉMATIQUE

Complexe de la Roussillonnaise

Les enjeux agricoles, zoom sur les Pyrénées-Orientales
1 rencontre de proximité

PERPIGNAN

1 réunion d'échanges

15 AVRIL RÉUNION THÉMATIQUE

Palais des Congrès

Les enjeux économiques et touristiques
2 rencontres de proximité

LE SOLER

1 réunion d'échanges

6 MAI ATELIER FOCUS

Salle Martin Vivès

Le contournement de Perpignan



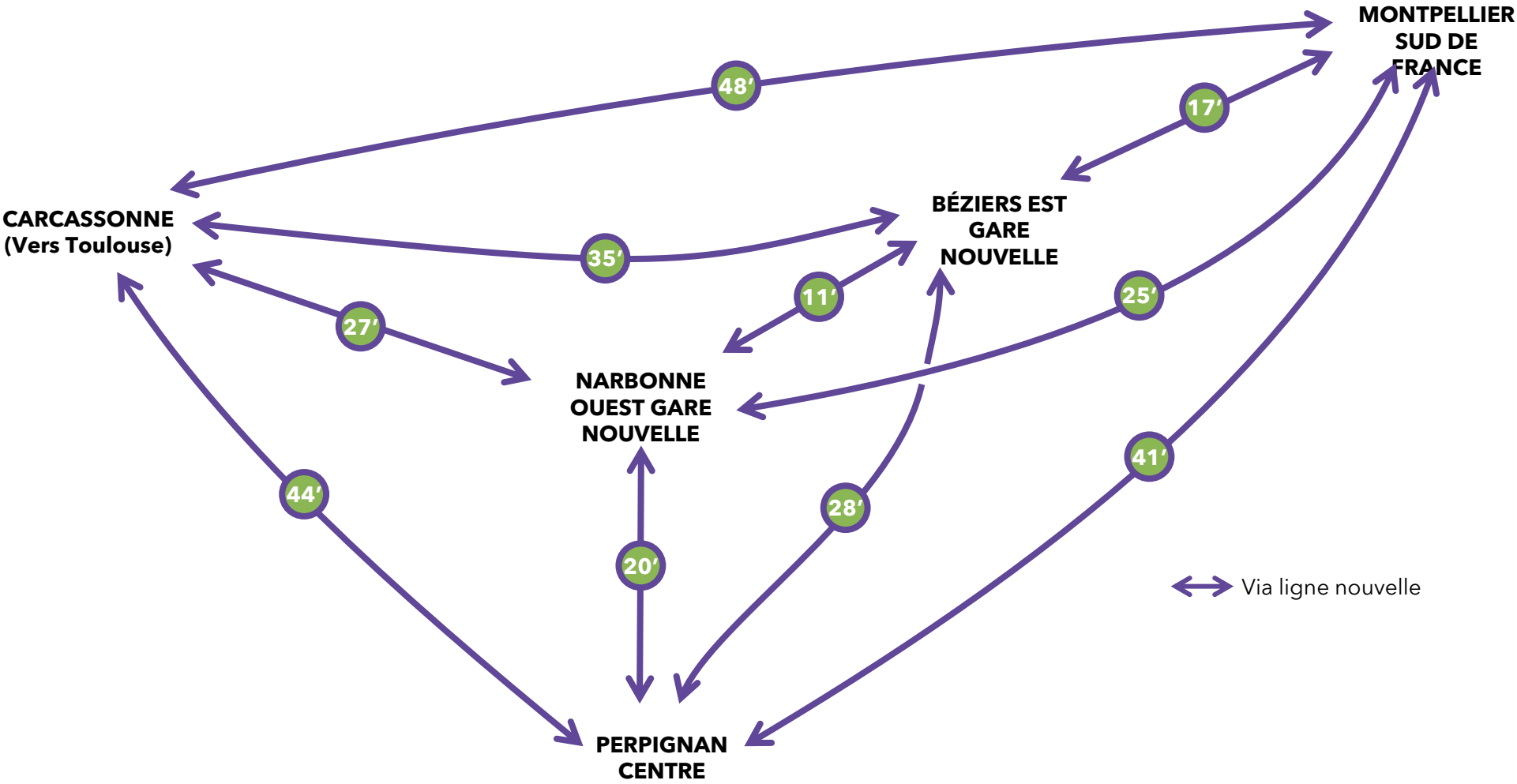
Légende
■ Zone d'étude LNMP phase 2
● Réunion d'échanges
● Rencontre de proximité
— Lignes ferroviaires existantes



Merci de votre attention

Les temps de parcours

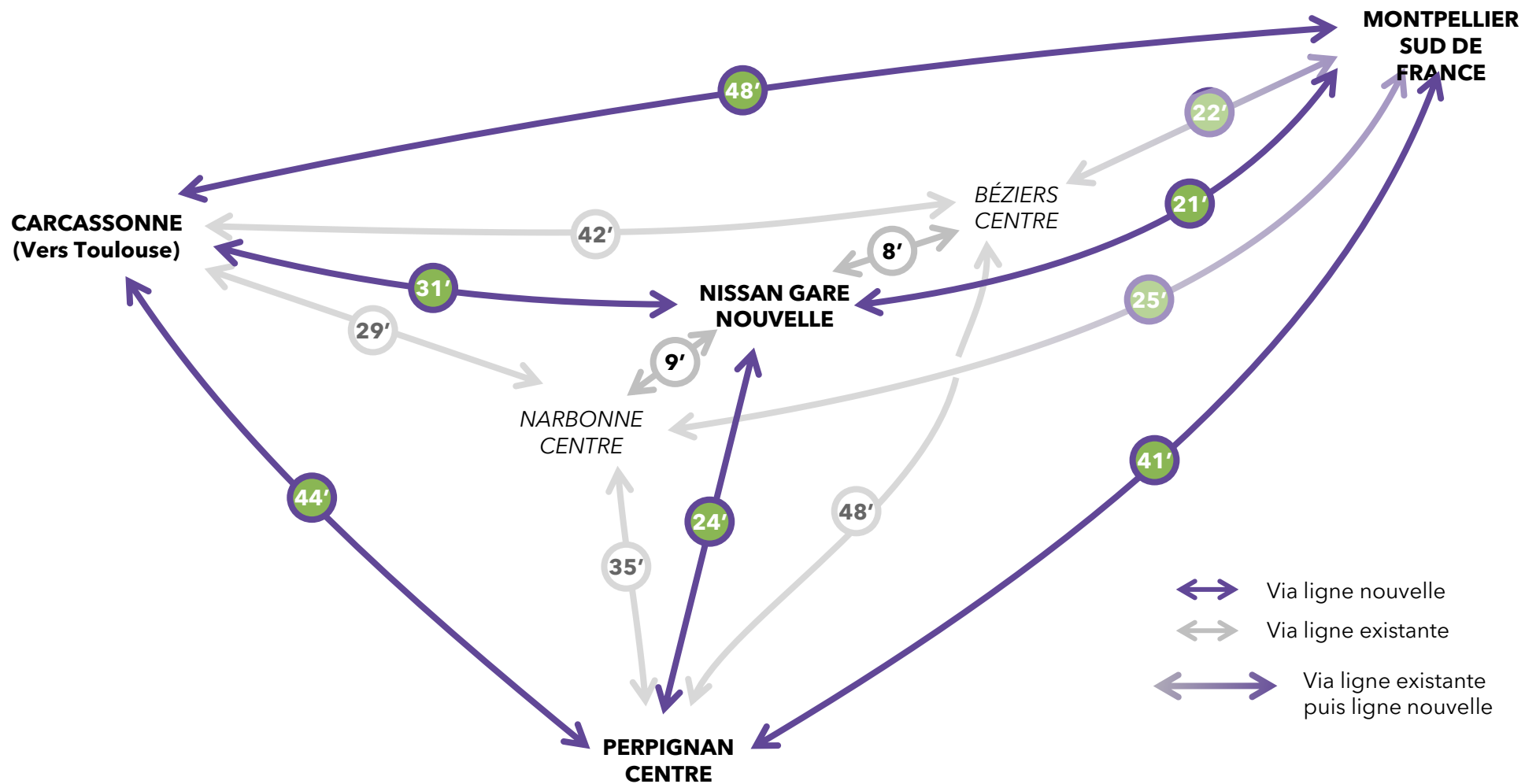
Le projet de référence



↔ Via ligne nouvelle

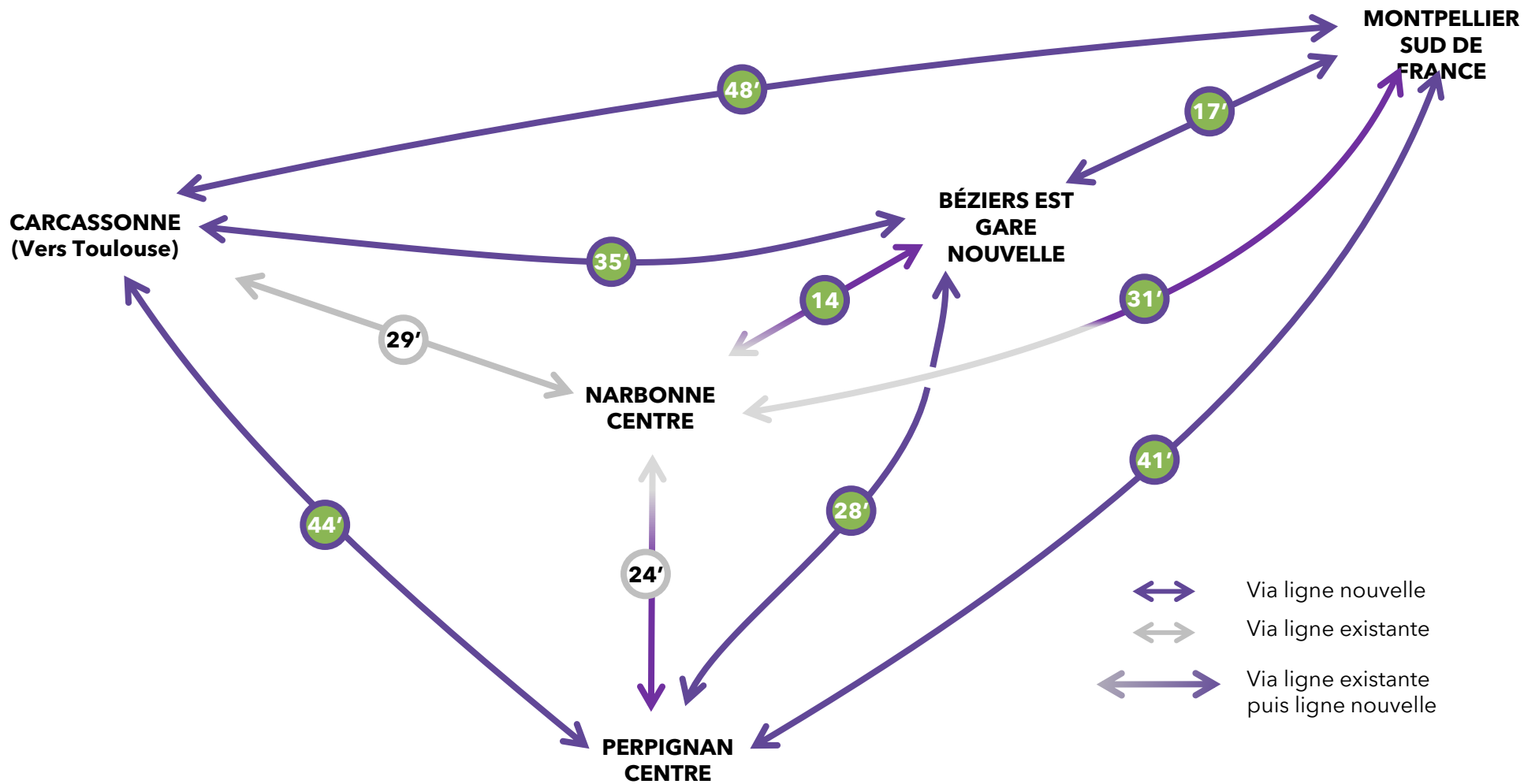
Les temps de parcours

Variante n°2 : Une gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune



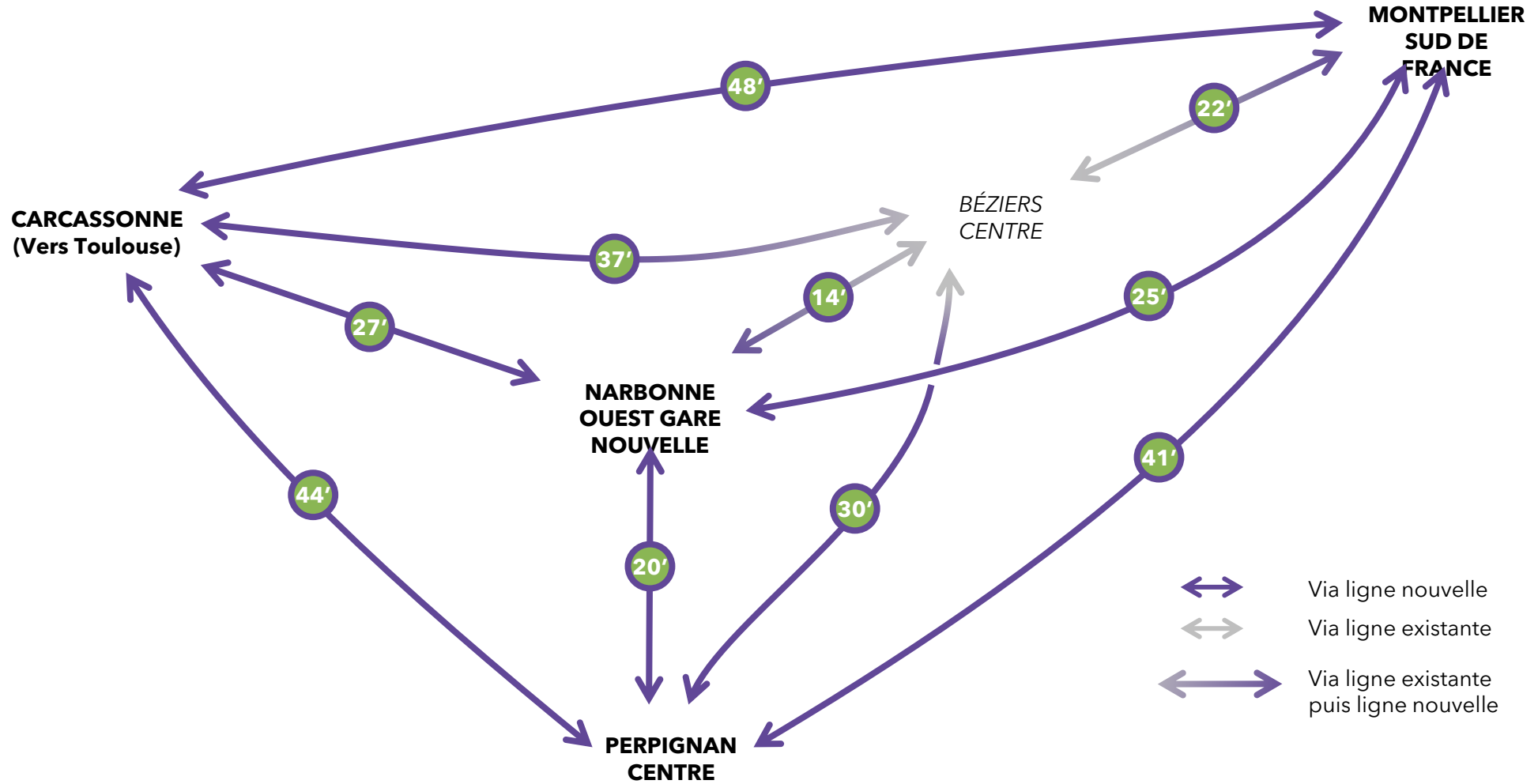
Les temps de parcours

Variante n°3 : Une gare nouvelle à Béziers Est



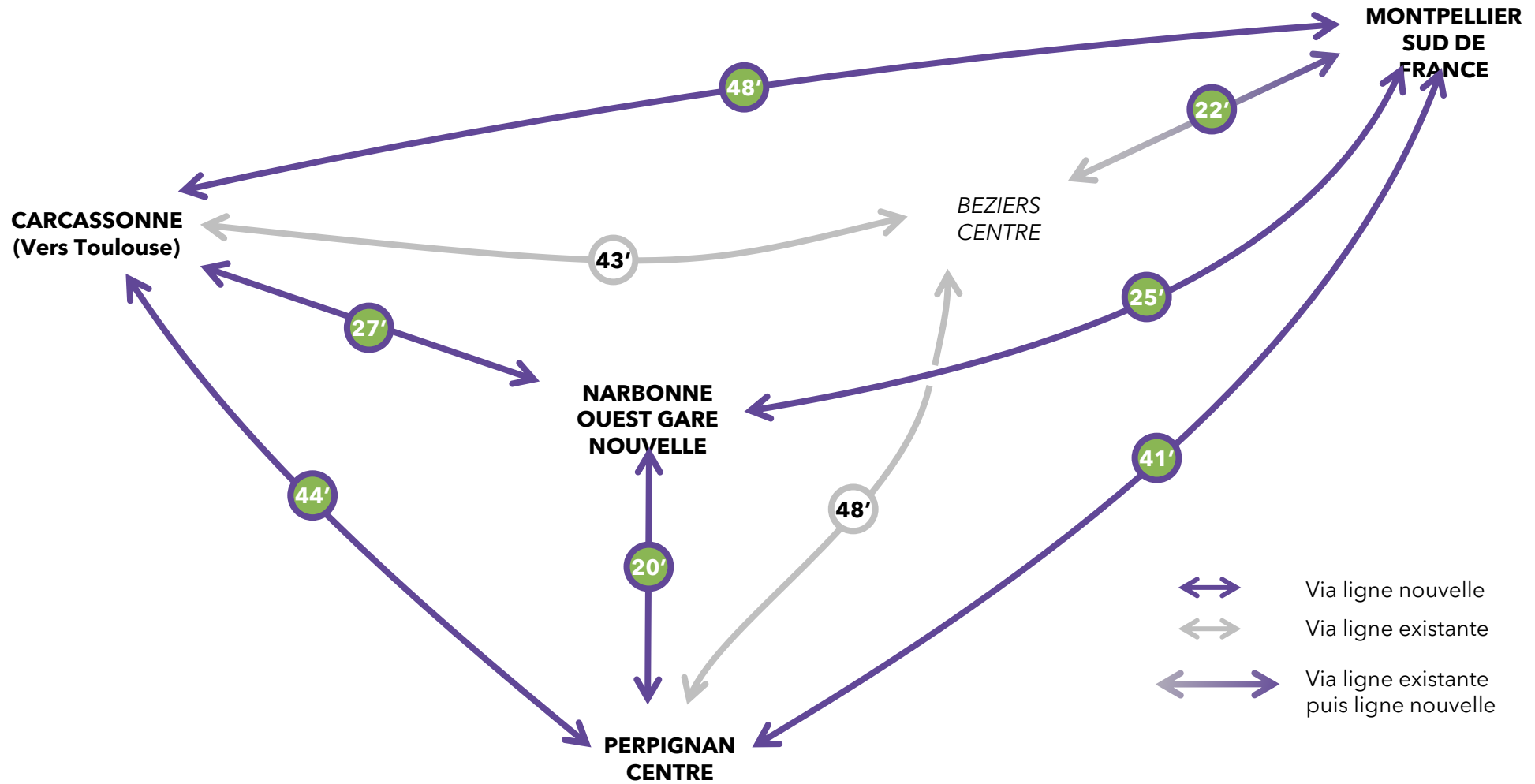
Les temps de parcours

Variante n°4 : Une gare nouvelle à Narbonne ouest avec raccordement à Nissan



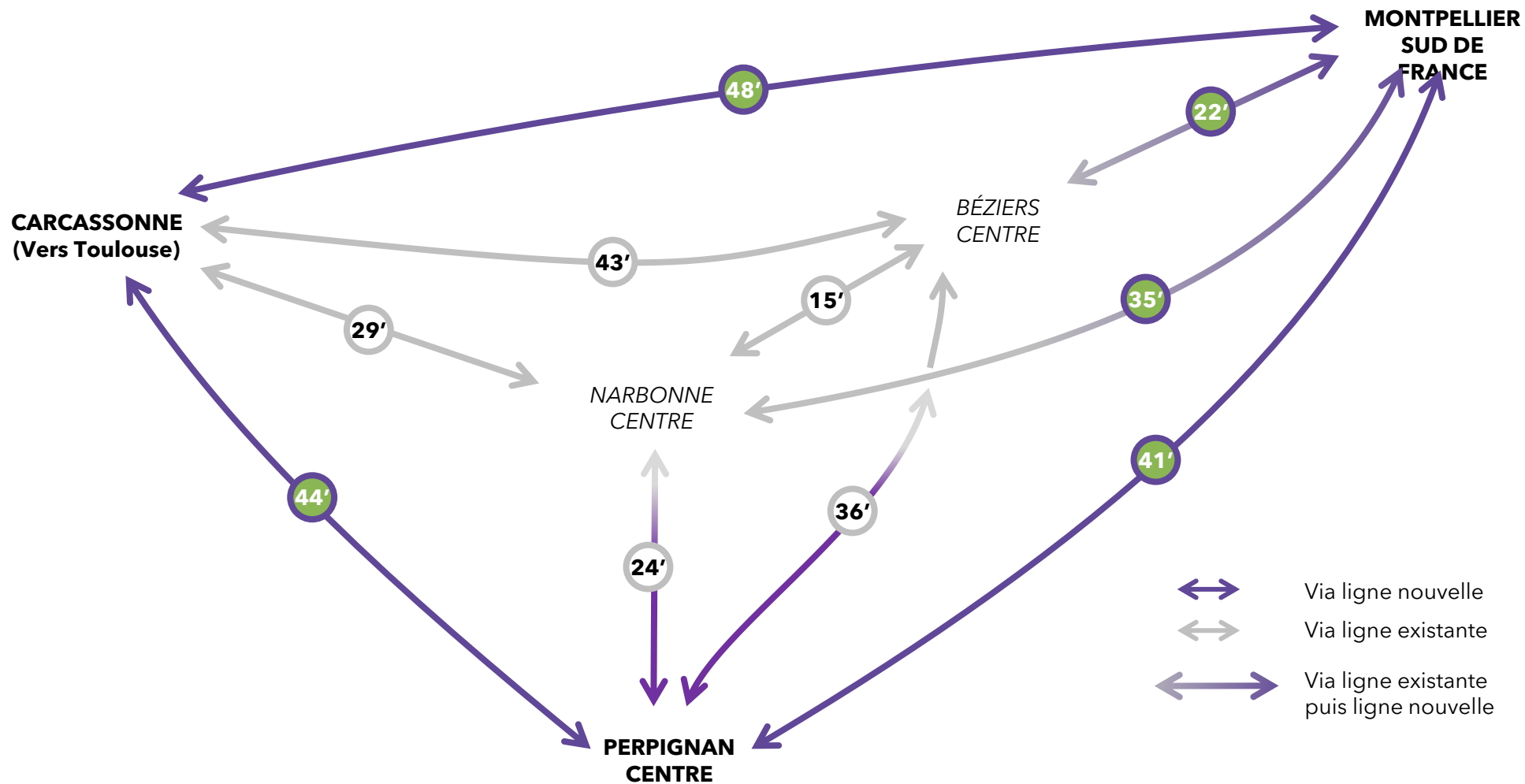
Les temps de parcours

Variante n°5 : Une gare nouvelle à Narbonne ouest sans raccordement à Nissan



Les temps de parcours

Variante n°6 : Pas de gare nouvelle



Les gains de voyageurs

**GAINS DE VOYAGEURS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET
DANS LES PRINCIPALES GARES DE L'ARC MÉDITERRANÉEN,
de Barcelone à Montpellier en millions de voyageurs (montées + descentes annuelles)**

FRÉQUENTATION ANNUELLE DES PRINCIPALES GARES (en millions de montées + descentes annuelles)	2023	2045 Sans le projet phase 2 (mais avec la phase 1)	SCÉNARIOS PROPOSÉS POUR LA PHASE 2					
			Projet de référence 2 gares nouvelles	Variante 1 gare nouvelle à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest <u>avec</u> raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest <u>sans</u> raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Béziers Est	Variante sans gare nouvelle
Montpellier Saint-Roch	9,0	10,3	8,7	8,8	8,7	8,7	8,7	8,7
Montpellier Sud de France	1,8	3,3	5,3	5,5	5,4	5,7	5,4	5,5
Béziers	1,9	2,9	1,4	1,6	2,4	1,8	1,5	2,8
Gare nouvelle Béziers Est			1,5				1,6	
Gare nouvelle Nissan				2,6				
Narbonne centre	2,5	2,9	1,4	1,7	1,5	1,5	2,5	2,8
Gare nouvelle Narbonne Ouest			2,5		2,6	2,7		
Perpignan	2,2	2,9	3,5	3,7	3,5	3,5	3,5	3,5
Barcelone	0,9	2,3	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0	3,0
TOTAL Montées/descentes des principales gares	18,4	24,5	27,4	27	27,3	27	26,1	26,2
TOTAL Montées/descentes des gares du secteur Béziers - Narbonne	4,5	5,8	6,8	5,9	6,6	6,1	5,5	5,5

Le coût des scénarios de desserte

LE COÛT DES SCÉNARIOS DE DESSERTE (aux conditions économiques de janvier 2025)

CALCULÉ SUR LA BASE DE SCÉNARIOS MIXTES	FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE
Projet de référence 2 gares nouvelles	6,6 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Nissan	6,6 Md€	6,9 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne <u>avec</u> raccordement à Nissan	6,7 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne <u>sans</u> raccordement à Nissan	6,5 Md€	6,8 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Béziers	7 Md€	7,3 Md€
Variante sans gare nouvelle	6,8 Md€	7,1 Md€

Les scénarios de desserte présentés à la concertation (1/2)

1 PROJET DE RÉFÉRENCE 2 GARES NOUVELLES, À BÉZIERS EST ET NARBONNE OUEST



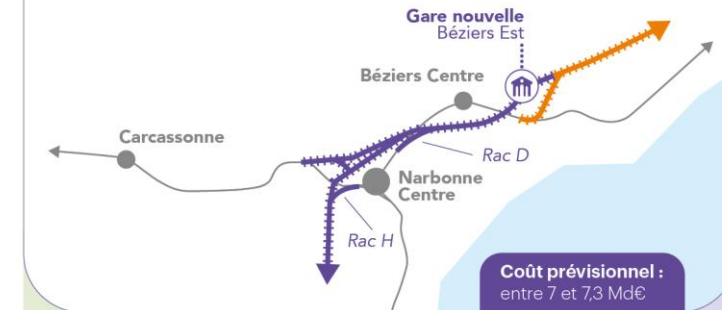
- +**
 - **Desserte optimisée** du Biterrois et du Narbonnais
 - **Gains de temps significatifs** sur les trajets longue distance
 - **Bonne accessibilité** aux gares nouvelles
- - **Absence de correspondance** TER-TàGV en gare nouvelle de Béziers Est
 - **Pas d'arrêt TàGV** sur l'axe Montpellier-Toulouse permis en gare nouvelle de Narbonne Ouest (en configuration actuelle)

2 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE



- +**
 - **Maillage équilibré du territoire** grâce au positionnement géographique
 - **Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle** (interconnexion avec la ligne existante)
- - **Absence de projet** de territoire structurant autour de la gare nouvelle
 - **Allongement du temps d'accès en voiture** pour de nombreux habitants
 - **Baisse du nombre de TàGV** dans les gares centres de Narbonne et de Béziers

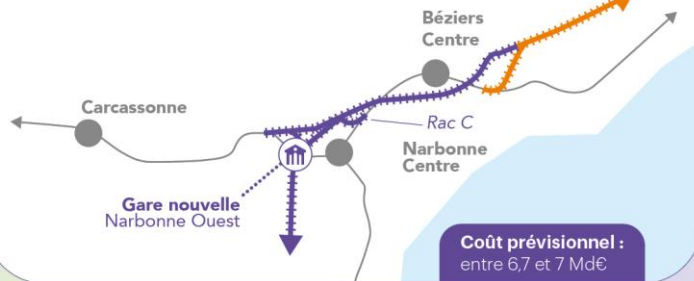
3 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À BÉZIERS EST



- +**
 - **Amélioration de la desserte à grande vitesse** du Biterrois
 - **Bonne accessibilité** à la gare nouvelle
- - **Réalisation d'un raccordement H** très impactant pour desservir la gare centre de Narbonne en TàGV
 - **Fragilisation de la desserte TàGV** pour le Narbonnais
 - **Absence de correspondance TER-TàGV** en gare nouvelle de Béziers Est

Les scénarios de desserte présentés à la concertation (2/2)

4 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST AVEC RACCORDEMENT À NISSAN



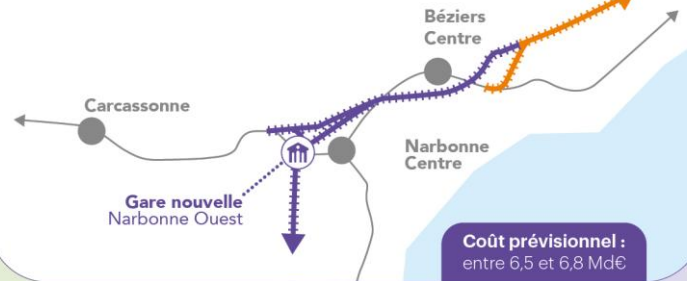
+

- Amélioration de la desserte à grande vitesse du Narbonnais
- Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle (interconnexion avec la ligne existante)
- Bonne accessibilité à la gare nouvelle

-

- Fragilisation de la desserte TàGV pour le Biterrois

5 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST SANS RACCORDEMENT À NISSAN



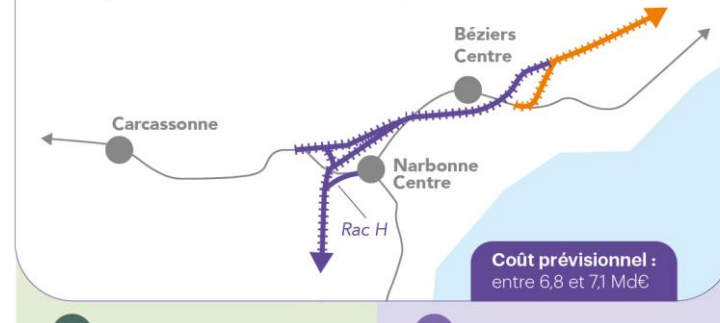
+

- Amélioration de la desserte à grande vitesse du Narbonnais
- Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle (interconnexion avec la ligne existante)
- Bonne accessibilité à la gare nouvelle

-

- Fragilisation accrue de la desserte TàGV pour le Biterrois

6 VARIANTE SANS GARE NOUVELLE



+

- Bonne accessibilité aux gares centres, notamment en transports collectifs et en modes doux
- Correspondances TER/TàGV possibles

-

- Réalisation d'un raccordement H très impactant pour desservir la gare centre de Narbonne en TàGV
- Gains de temps limités sur les longues distances
- Risque d'une baisse de desserte des gares centres pour optimiser les temps de parcours longue distance

Synthèse comparative des scénarios

Résultats de l'analyse multicritères –
Piliers environnement, technique et financier

LÉGENDE

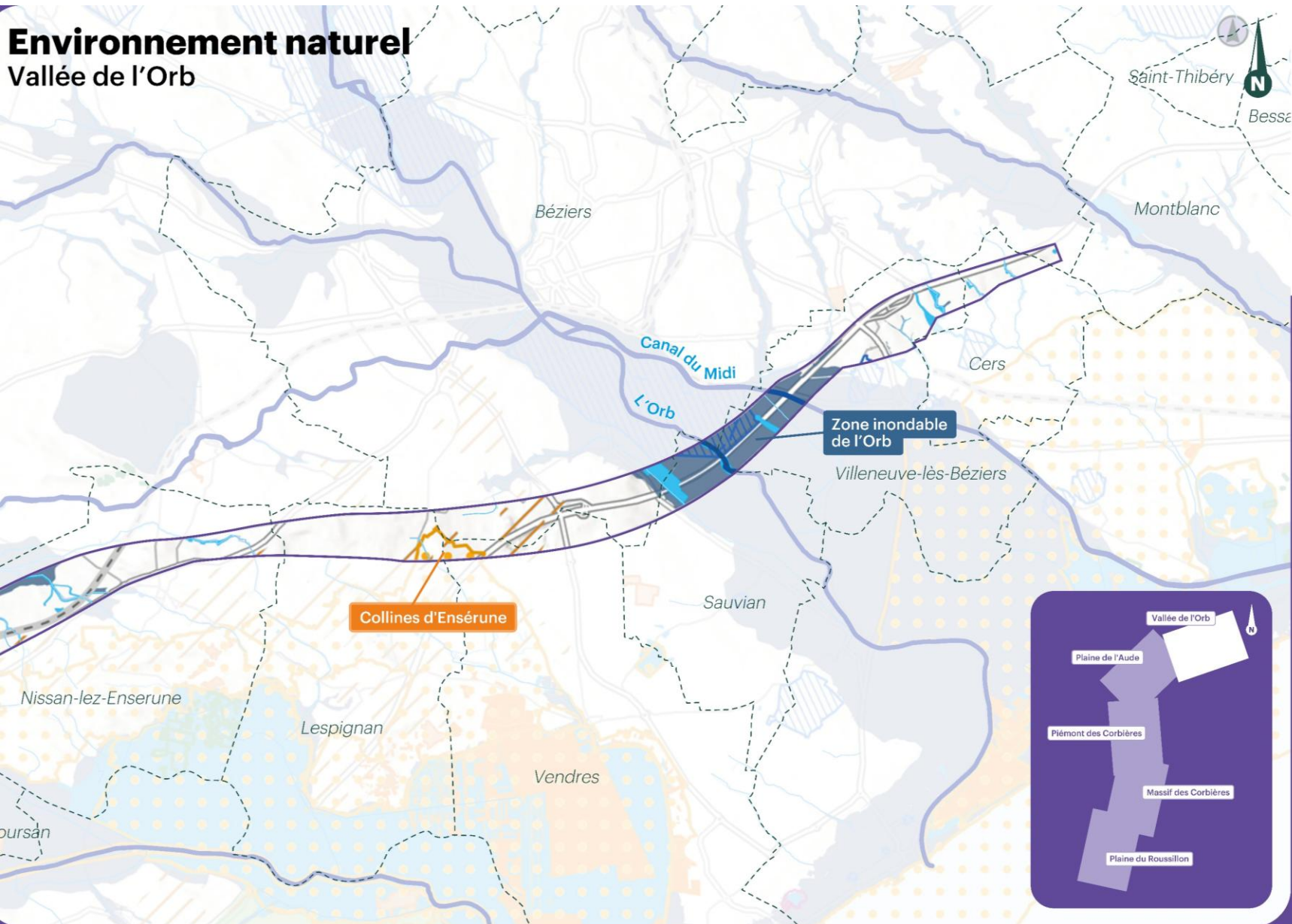
Niveau d'enjeu du critère



	PILIER ENVIRONNEMENT					PILIER TECHNIQUE ET FINANCIER
	ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ	RESSOURCES EN EAU ET INONDATIONS	SANTÉ HUMAINE - ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE	PAYSAGE ET PATRIMOINE	AGRICULTURE ET SYLVICULTURE	
PROJET DE RÉFÉRENCE 2 GARES NOUVELLES	Orange (niveau 4)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Gris (niveau 0)
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NISSAN	Orange (niveau 4)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Orange (niveau 3)	Gris (niveau 0)
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE AVEC RACCORDEMENT À NISSAN	Orange (niveau 4)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE SANS RACCORDEMENT À NISSAN	Orange (niveau 4)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Gris (niveau 0)
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À BÉZIERS	Rouge (niveau 3)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Orange (niveau 3)
VARIANTE SANS GARE NOUVELLE	Orange (niveau 4)	Rouge (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)	Jaune (niveau 2)

Environnement naturel

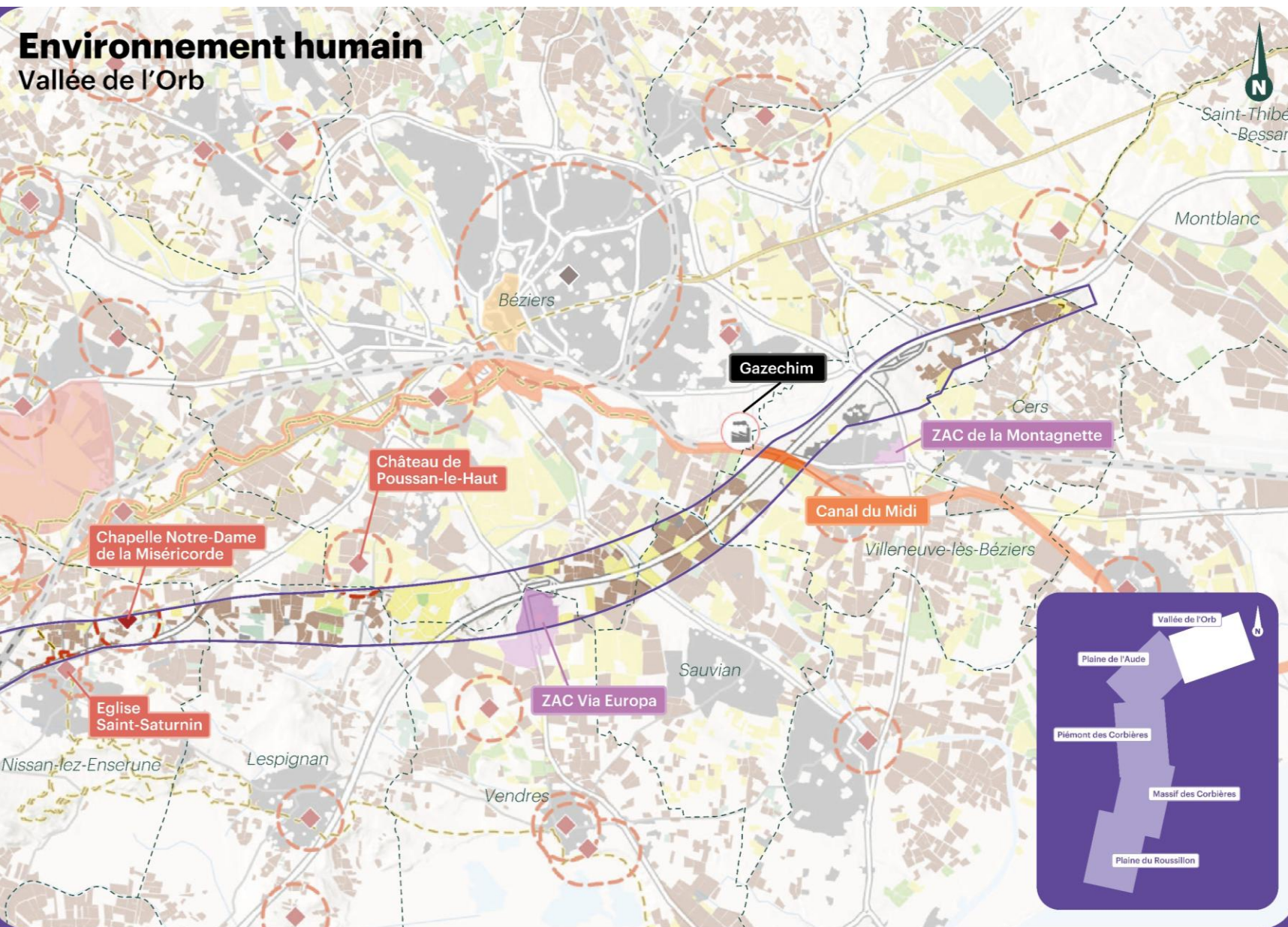
Vallée de l'Orb



-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
 -  Natura 2000
 -  Mesure compensatoire environnementale (hors LNMP)
 -  Espace Naturel Sensible
 -  Parc Naturel Régional
 -  Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)
 -  Zone humide
 -  Zone inondable
 -  Unité karstique
 -  Cours d'eau principal
 -  Autres cours d'eau
 -  Périmètre de protection des captages d'eau
 -  Réseau ferré national
 -  Limite communale
 -  Commune concernée par la zone d'étude
- Rivesaltes

Environnement humain

Vallée de l'Orb



- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Site classé
- Site inscrit
- Localisation d'un ensemble de monuments historiques
- Localisation d'un monument historique
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Patrimoine UNESCO
- Via Domitia
- Sentier de randonnée
- Réseau ferré national
- Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)
- Zone d'activité
- Zone urbaine
- Limite communale
- Commune concernée par la zone d'étude

Occupation du sol :
(registre parcellaire graphique 2019)

- Grande culture
- Maraîchage
- Verger
- Vigne

